Preußische Gesetzsammlung

Jahrgang 1921 Nr. 54.

(Nr. 12192.) **Gesetz über den Staatsvertrag, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich. Vom 26. September 1921.**

Der Landtag hat folgendes Gesetz beschlossen:

§ 1.

Der nachfolgende Staatsvertrag über den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich wird genehmigt und tritt mit Wirkung vom 1. April 1921 in Kraft.

§ 2.

Die gemäß § 6 des Staatsvertrages vom Reiche zu zahlende Abfindung wird nach Abzug der bei dem Vertragsabschlusse gemachten Aufwendungen zur besonderen Fürsorge für die staatlichen Häfen zurückgestellt. Die Verwendung der Mittel bestimmt der Staatshaushalt.

§ 3.

Das Staatsministerium wird ermächtigt, wegen Ausführung schwebender Wasserstraßenpläne mit der Reichsregierung Verträge vorbehaltlich der gesetzlichen Bereitstellung der erforderlichen Geldmittel abzuschließen.

§ 4.

Die preußischen Behörden sind verpflichtet, dem Rechnungshofe des Deutschen Reichs zum Zwecke der Prüfung der Rechnungen über die Verwaltung der auf das Reich übergegangenen preußischen Wasserstraßen jede Auskunft zu erteilen und alle Unterlagen vorzulegen sowie für die Erledigung der Erinnerungen des Rechnungshofs Sorge zu tragen. Die Art und Durchführung der Rechnungsprüfung bleibt der Vereinbarung zwischen dem Reiche und Preußen vorbehalten.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet, nachdem der Staatsrat von seinem verfassungsmäßigen Rechte des Einspruchs keinen Gebrauch gemacht hat.

Berlin, den 26. September 1921.

(Siegel.) Das Preußische Staatsministerium.

Stegerwald. Fischbeck. am Zehnhoff. Becker. Dominicus. Warmbold. Saemisch.

Staatsvertrag,

betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich.

Vom 31. März/26. September 1921.

Die Reichsregierung und die Regierungen der Länder Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Hamburg, Mecklenburg-Schwerin, Braunschweig, Oldenburg, Anhalt, Bremen, Lippe, Lübeck und Mecklenburg-Strelitz schließen unter Vorbehalt der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften den nachstehenden Vertrag:

I. Gegenstand des Vertrags.

§ 1.

1. Am 1. April 1921 gehen auf das Reich über:

a) die in dem anliegenden, einen Bestandteil des Vertrags bildenden Verzeichnis — Anlage A — aufgeführten Binnenwasserstraßen sowie die Seewasserstraßen der Länder;

b) die zur Erhaltung des Fahrwassers dienenden Anlagen der Länder an den Seeküsten und auf den Meeresinseln;

c) die Seezeichen der Länder und das Lotsenwesen, mit Ausnahme des Hafenlotsenwesens.

Der Übergang erfolgt mit allen Bestandteilen und allem für die Verwaltung erforderlichen Zubehör, insbesondere an Grundstücken, Dienstgebäuden, Bauhöfen, Werften, Schiffen, Baggern und sonstigen Baugeräten, ferner mit den an den künstlichen Wasserstraßen vorhandenen staatlichen Brücken und Fähren, die durch die Herstellung der Wasserstraße notwendig geworden sind. Schutz- und Sicherheitshäfen sind in den Übergang auf das Reich einbegriffen. Brücken und Fähren an den natürlichen Wasserstraßen sowie Jagdberechtigungen und das Fährregal sind von dem Übergang auf das Reich ausgeschlossen.

2. Das Reich übernimmt gemäß Artikel 97 der Reichsverfassung die im Abs. 1 bezeichneten Gegenstände mit allen Rechten und Pflichten in sein Eigentum und seine Verwaltung. Soweit auf das Reich übergehende Gegenstände im Eigentume Dritter stehen, sind diese für die Entziehung des Eigentums nach den landesrechtlichen Enteignungsvorschriften vom Reiche zu entschädigen.

3. Über die nach den Vereinbarungen unter Abs. 1 und 2 auf das Reich als Bestandteile und Zubehör der Wasserstraßen übergehenden Gegenstände wird jedes Land Verzeichnisse aufstellen, welche der Anerkennung des Reichs bedürfen.

§ 2.

Das dem Reiche zustehende Eigentum unterliegt folgenden Einschränkungen:

a) An den Haffen, Seen und seeartigen Erweiterungen von Wasserstraßen verbleiben den Ländern alle Nutzungen, soweit deren Ausübung nicht der Erfüllung der dem Reiche an den Wasserstraßen obliegenden Aufgaben und der Fürsorge für einen guten Uferschutz widerstreitet. Ohne diese Einschränkungen verbleibt den Ländern das Recht der Rohr-, Schilf- und Weidennutzung an den bezeichneten Gewässern. Zu den Nutzungen im Sinne dieser Vorschrift gehört auch das Recht der Landgewinnung und der Wasserentnahme.

b) Die staatlichen Fischereien an den natürlichen Wasserstraßen verbleiben den Ländern; das gleiche gilt auch für die kanalisierten Strecken natürlicher Wasserstraßen. An den künstlichen Wasserstraßen gehen sie auf das Reich über.

c) Soweit die auf Grund dieses Vertrags auf das Reich übergehenden Gegenstände im Eigentume Dritter stehen, behalten diese die ihnen zustehenden Nutzungen. Das Reich ist berechtigt, die Nutzungen gegen Entschädigung in Anspruch zu nehmen. Umfang und Verfahren der Entschädigung richten sich nach den landesrechtlichen Enteignungsvorschriften.

§ 3.

1. Die Wasserkräfte, die aus den an das Reich übergehenden Wasserstraßen zu gewinnen sind, fallen ihm zu. Jedoch verbleiben die von den Ländern bereits erbauten oder im Bau begriffenen Kraftwerke im Eigentume der Länder. Das Reich verzichtet auf eine Vergütung für die Überlassung der in diesen Werken ausgenutzten Wasserkräfte im Rahmen des bisherigen Wasserverbrauchs.

2. Erworbene Rechte Dritter an Wasserkräften bleiben unberührt; die Wasserzinse und sonstigen Abgaben fließen dem Reiche zu. Fällt ein Kraftwerk nach Ablauf der behördlichen Erlaubnis an das Land, so hat es hierbei sein Bewenden. Das Land verfügt sodann über die Anlage und die daraus zu gewinnenden Einnahmen mit der Maßgabe, daß die für die weitere Überlassung der Wasserkräfte zu zahlende Vergütung zwischen Reich und Land neu vereinbart wird.

§ 4.

1. Grundstücke der Länder, die bisher ausschließlich für die Verwaltung der auf das Reich übergehenden Wasserstraßen oder anderer auf Grund dieses Vertrags auf das Reich übergehenden Verkehrseinrichtungen benutzt worden sind, gehen in das Eigentum des Reichs über, soweit sie für Wasserstraßenzwecke erforderlich sind, gleichviel, ob und unter welcher Bezeichnung die Länder als Eigentümer im Grundbuch eingetragen sind. Das gleiche gilt von allen der Wasserstraßenverwaltung eines Landes zustehenden Rechten an Grundstücken, auch wenn sie durch Rechtsgeschäft nicht übertragbar sind.

2. Das Eigentum und die Rechte an den Grundstücken gehen kraft Gesetzes auf das Reich über. Die Berichtigung der Grundbücher erfolgt auf Grund eines gemeinschaftlichen Ersuchens der zuständigen Stellen des Reichs und der Länder. Die zuständigen Stellen werden durch das Reichsverkehrsministerium und durch die von den Ländern bezeichneten, mit der Abwicklung der bisherigen Wasserstraßenverwaltungen beauftragten Stellen bestimmt.

3. Steuern, Gebühren, Kosten und Auslagen dürfen aus Anlaß des Eigentumswechsels weder vom Reiche, noch von den Ländern, noch von anderen Steuerberechtigten in den Ländern erhoben werden.

4. Grundstücke der Länder, die bisher nicht ausschließlich für die Verwaltung der auf das Reich übergehenden Wasserstraßen oder anderer auf Grund dieses Vertrags auf das Reich übergehenden Verkehrseinrichtungen benutzt worden sind, ist das Reich berechtigt, in der bisherigen Art und in dem bisherigen Umfange bis zum 31. März 1931 gegen eine angemessene jährliche Entschädigung weiterzubenutzen. Vom 1. April 1930 an sind die Länder berechtigt, dem Reiche die Benutzung mit einer einjährigen Frist zu kündigen. Die Kündigung ist nur für den Schluß eines Kalendervierteljahrs zulässig. In gleicher Weise kann das Reich auch schon vor dem 1. April 1930 die Benutzung ganz oder teilweise aufkündigen.

§ 5.

Das Reich tritt in die öffentlich-rechtlichen und in die privatrechtlichen Verträge der Länder ein, soweit sie Rechte und Pflichten für die Verwaltung der auf Grund dieses Vertrags übergehenden Wasserstraßen begründen. Der Eintritt des Reichs hat Rechtswirkung auch gegenüber den bisherigen Vertragsgegnern der Länder.

II. Finanzielle Auseinandersetzung.

§ 6.

1. Als Abfindung für die Übertragung der nach den Bestimmungen dieses Vertrags auf das Reich übergehenden Gegenstände gewährt das Reich den Ländern einen Betrag, der nach folgenden Grundsätzen berechnet wird:

a) Das Reich zahlt 30 vom Hundert des Anlagekapitals, das die Gesamtheit der deutschen Länder für die auf Grund dieses Vertrags auf das Reich übergehenden Gegenstände bis 31. März 1921 seit 100 Jahren aufgewendet hat, wobei jedoch die unter Ziffer 17, 30, 61, 65, 83 und 128 des Verzeichnisses (Anlage A) aufgeführten Wasserstraßen außer Betracht zu bleiben haben.

b) Von dieser Summe erhalten die Hansestädte vorweg denjenigen Teil des Anlagekapitals, der durch Anleihen aufgebracht und noch nicht getilgt ist.

c) Der Rest wird nach dem hiernach verbleibenden Anlagekapital, also mit Einrechnung getilgter Anleihebeträge, auf die Länder verhältnismäßig verteilt.

2. Das Anlagekapital wird berechnet nach dem Stande vom 1. April 1921.

3. Die Abfindung erfolgt, soweit nicht eine Schuldübernahme stattfindet, durch Zahlung einer 4 prozentigen Rente vom 1. April 1921 ab. Die Zahlung von Tilgungsraten bleibt der Vereinbarung zwischen dem Reiche und den Ländern vorbehalten.

§ 7.

Die für die endgültige Abfindung maßgebenden Beträge werden gemeinsam festgestellt werden, wenn die Rechnungsergebnisse für die Zeit bis zum 1. April 1921 vorliegen. Vorläufig werden sie durch gemeinsame Schätzung ermittelt.

§ 8.

1. Die nach § 6 an die Länder zu zahlende Abfindung ist frei von Steuern und Abgaben des Reichs.

2. Das Reich wird aus der Übernahme der Wasserstraßen keinen Anlaß zur Kürzung der den Ländern gewährleisteten Anteile an den Steuereinnahmen entnehmen.

§ 9.

Vom 1. April 1921 an fließen alle Einnahmen dem Reiche zu und werden alle Ausgaben vom Reiche bestritten. Soweit jedoch in sinngemäßer Anwendung der bisherigen Haushaltsgrundsätze des Landes Einnahmen und Ausgaben noch für die Zeit vor dem 1. April 1921 zu verrechnen sind, hat es hierbei sein Bewenden.

§ 10.

Die Länder werden von den Reichswasserstraßen Staatssteuern nicht erheben.

III. Verwaltung der Reichswasserstraßen.

§ 11.

Die Verwaltungszuständigkeiten der Landeszentralbehörden hinsichtlich des Baues, der Unterhaltung, des Betriebs und der Verwaltung der auf Grund dieses Vertrags übergehenden Wasserstraßen einschließlich der Strom- und Schiffahrtspolizei und hinsichtlich der sonstigen auf den Verkehr bezüglichen Befugnisse sowie hinsichtlich der Seezeichen und des Lotsenwesens gehen mit dem 1. April 1921 auf das Reich über. Im übrigen erfolgt die einstweilige Verwaltung der Reichswasserstraßen durch die mittleren und unteren Behörden der Länder auf Kosten des Reichs und unter Leitung des Reichsverkehrsministeriums.

Die Ausübung der Tarifhoheit im Sinne des Artikels 97 Abs. 5 der Reichsverfassung steht vom 1. April 1921 an dem Reiche zu.

§ 12.

Bei der Ausübung der Verwaltung nach § 11 gelten folgende Bestimmungen:

a) Der Begriff der Strompolizei ist im Sinne des Landesrechts zu verstehen.

b) Zuständigkeiten der Landesbehörden einschließlich der Landeszentralstellen, die nach Landesrecht dazu dienen, die verschiedenen Interessen an einer Wasserstraße auszugleichen, verbleiben bei diesen Behörden. Soweit eine Landeszentralbehörde nach Landesrecht die besonderen Interessen der Wasserstraße wahrzunehmen hat, gehen deren Befugnisse zur Wahrnehmung dieser besonderen Interessen der Reichswasserstraßen auf das Reichsverkehrsministerium über.

Die Zuständigkeiten des Reichsverkehrsministeriums werden, soweit die Voraussetzungen des Artikels 97 Abs. 3 der Reichsverfassung gegeben sind, nur mit Zustimmung der Länder ausgeübt.

c) Die Befugnisse der Landeszentralbehörden, die diese in Anwendung der Gewerbeordnung im Wasserpolizeiverfahren, insbesondere hinsichtlich der Anlage von Wasserkraftwerken, nach Landesrecht ausüben, verbleiben bei diesen Behörden.

d) Die Verfügung über die bei den Landesbehörden für die Reichswasserstraßen tätigen Beamten verbleibt den Landesbehörden. Es wird aber die Ernennung, die Versetzung und die Versetzung in den einstweiligen oder dauernden Ruhestand der für das Reich ausschließlich oder überwiegend tätigen Beamten, soweit diese der Besoldungsgruppe A X oder einer höheren Gruppe angehören, nur mit Zustimmung des Reichsverkehrsministeriums verfügt werden.

Für die Besetzung der Landesbehörden gelten die Bestimmungen des Artikels 16 der Reichsverfassung und die hierzu ergehenden Vereinbarungen.

Der Personalhaushalt der mittleren und unteren Landesbehörden bedarf, soweit diese mit Reichsaufgaben befaßt sind, der Zustimmung der Reichsregierung. Er ist für die Besetzung dieser Behörden und die Bezahlung ihrer Beamten maßgebend.

e) Falls der Staatsgerichtshof auf Antrag des Reichs entscheiden sollte, daß das Reich nach dem 1. April 1921 zur selbständigen Neuordnung der Reichswasserstraßenverwaltung auch ohne Einverständnis der beteiligten Länder berechtigt ist, so wird das Reich eine Änderung der vereinbarten Regelung der Wasserstraßenverwaltung nur nach vorausgehender Kündigung verfügen. Die Kündigung ist nur mit einer Frist von 3 Monaten und nur zum Schlusse eines Kalendervierteljahrs, frühestens zum 30. September 1921, zulässig. Sie kann auch gegenüber einzelnen Ländern und für einzelne Stromgebiete erfolgen.

§ 13.

Unbeschadet der einheitlichen Verwaltung der Reichswasserstraßen wird das Reich die Eigenart der einzelnen Flußgebiete unter Beobachtung des Artikels 97 Abs. 3 der Reichsverfassung berücksichtigen und auf eine möglichste Dezentralisierung der Verwaltung bedacht sein. Es wird insbesondere auf die verkehrs- und volkswirtschaftlichen und politischen Interessen des Landes unter Abwägung der verschiedenen Verhältnisse bedacht sein und bei widerstreitenden Interessen zwischen Reich und Land oder zwischen mehreren Ländern einen gerechten Ausgleich herbeiführen.

§ 14.

Auf Antrag der Landesregierung wird das Reich den Reichswasserstraßenbehörden oder einzelnen Beamten gegen angemessene Entschädigung Geschäfte der Landesverwaltung auf dem Gebiete des Landeswasserstraßenwesens übertragen. Für die Erledigung dieser Geschäfte sind die Anweisungen der obersten Landesbehörde maßgebend.

§ 15.

Die Gesetze und Verordnungen der Länder bleiben unbeschadet der Bestimmungen der Reichsverfassung bis zu einer anderweiten reichsgesetzlichen Regelung in Kraft.

§ 16.

Das Reich wird die Untertunnelung der Wasserstraßen sowie die Führung von Leitungen für die öffentliche Versorgung mit Gas, Wasser und Elektrizität sowie für die Abwässerbeseitigung durch die auf Grund dieses Vertrags in sein Eigentum übergehenden Grundstücke sowie über oder durch die Wasserstraßen gestatten, soweit es die Interessen der Wasserstraßenverwaltung zulassen. Andere Gebühren als Anerkennungsgebühren sollen hierfür nicht erhoben werden.

§ 17.

Das Reich wird die Gebühren und Abgaben für die Benutzung der Wasserstraßen mit tunlichster Schonung bestehender Verhältnisse fortbilden und den Verkehrsbedürfnissen der Länder — namentlich auf dem Gebiete der Rohstoffversorgung — nach Möglichkeit Rechnung tragen und bei der Festsetzung von Schiffahrtabgaben auf Seewasserstraßen dafür sorgen, daß kein deutscher Seehafen vor einem anderen bevorzugt wird und daß die Häfen im Wettbewerb des Weltverkehrs bestehen können.

§ 18.

1. Das Reich ist verpflichtet, die von den Ländern begonnenen Bauten an den übergehenden Wasserstraßen fortzuführen, soweit das Bedürfnis in unveränderter Weise fortbesteht und nicht Rücksichten auf die wirtschaftliche Lage des Reichs entgegenstehen.

2. Als begonnene Bauten im Sinne dieser Bestimmung gelten die in der Zusammenstellung — Anlage B — enthaltenen Bauausführungen.

§ 19.

Das Reich wird den Bau neuer, dem allgemeinen Verkehre dienenden Wasserstraßen sowie den Um- und Ausbau der bestehenden Anlagen nach Maßgabe der verkehrs- und wirtschaftlichen Bedürfnisse der Länder und der verfügbaren Mittel ausführen.

§ 20.

Das Reich wird bei der Vergebung von Lieferungen und Arbeiten für die Reichswasserstraßen die Unternehmer im gesamten Reichsgebiete nach gleichen Grundsätzen berücksichtigen und, soweit es hiermit vereinbar ist, dafür Sorge tragen, daß Industrie, Handwerk und Handel in der gleichen Weise, wie es bisher die Verwaltungen der Länder getan haben, herangezogen und in ihrer Entwicklung gefördert werden.

IV. Personal des Reichsverkehrsministeriums.

§ 21.

Für die aus Anlaß dieses Vertrags in das Reichsverkehrsministerium übertretenden Beamten der Länder gelten die Bestimmungen der §§ 22 bis 27.

§ 22.

1. Die Beamten werden mit ihrem Übertritt in den Reichsdienst Reichsbeamte.

2. Die Beamten sind berechtigt, während der Dauer dieses Vertrags, längstens jedoch bis zum 30. September 1921, schriftlich oder zu Protokoll ihren Rücktritt in den Landesdienst zu erklären.

3. Der Rücktritt wird mit dem Tage der Erklärung wirksam.

4. Die Länder verpflichten sich, diese Beamten gegen Erstattung ihres Diensteinkommens durch das Reich so lange auf ihren Dienstposten zu belassen, bis sie nach der Entscheidung der Reichswasserstraßenverwaltung abkömmlich sind. Soll ein Beamter länger als 6 Monate gegen seinen Willen auf seinem Dienstposten belassen werden, so entscheidet auf seinen Antrag ein Schiedsgericht über seine Abkömmlichkeit. Das Schiedsgericht besteht aus einem vom Reichsverkehrsministerium ernannten Mitglied, einem Angehörigen der Organisation, die der Beamte bezeichnet, und aus einem von diesen zu wählenden Obmann. Einigen sich die Schiedsrichter nicht über den Obmann, so wird dieser von dem Präsidenten des für den Dienstort des Beamten zuständigen Landgerichts ernannt.

§ 23.

1. Die Dienstbezüge der Beamten richten sich nach den Reichssätzen.

2. An regelmäßigem Diensteinkommen gewährleistet das Reich jedem Beamten den Betrag, den er bezogen haben würde, wenn er in seiner Stelle im Landesdienste verblieben und in diesem nach Maßgabe der am 31. März 1921 geltenden Besoldungsgrundsätze in seinen Dienstbezügen aufgerückt wäre. Besoldungsänderungen, die nach dem 30. Juni 1920 vorgenommen worden sind und über die am 1. April 1921 gültige Reichsbesoldungsordnung hinausgehen, bleiben hierbei jedoch unberücksichtigt; das gleiche gilt von Höherstufungen einzelner Beamten und Beamtenklassen. Erreichen die Dienstbezüge im Reichsdienste die nach Vorstehendem zu berücksichtigenden Landessätze nicht, so ist der Unterschied als persönliche Zulage zu gewähren. Diese Zulage ist insoweit für ruhegehaltsfähig zu erklären, als zur Erreichung des nach Landesgrundsätzen ruhegehaltsfähigen Betrags erforderlich ist.

§ 24.

Das Reich gewährleistet den in den Reichsdienst übertretenden Beamten als Wartegeld, Ruhegehalt sowie Witwen- und Waisengeld mindestens die Gesamtbezüge, welche nach den am 31. März 1921 geltenden Bestimmungen und Besoldungssätzen der Länder zu gewähren wären, wenn der Beamte am Tage der Versetzung in den Ruhestand oder des Todes noch im Landesdienste gestanden hätte. Hierbei werden jedoch die nach dem 30. Juni 1920 von den Ländern erlassenen allgemeinen Besoldungsgrundsätze oder Änderungen der Bestimmungen über die Ruhegehalts- und Hinterbliebenenbezüge nicht berücksichtigt, soweit sie über die am 1. April 1921 gültigen, vom Reiche erlassenen entsprechenden Bestimmungen hinausgehen.

§ 25.

1. Die Vorschriften der §§ 23, 24 gelten vorbehaltlich der Auswirkungen des Gesetzes zur Sicherung einer einheitlichen Regelung der Beamtenbesoldung vom 21. Dezember 1920 (Reichs-Gesetzbl. S. 2117).

2. Mit Rücksicht darauf, daß die Bayerische Regierung die Gültigkeit des vorbezeichneten Gesetzes bestreitet und sich die Herbeiführung einer Entscheidung des Staatsgerichtshofs hierüber vorbehalten hat, gelten die Bestimmungen des § 23 Abs. 2 Satz 2, § 24 Satz 2, § 25 Abs. 1 und § 26 Abs. 1 Satz 2 nicht, wenn das Gesetz für rechtsungültig erklärt wird.

§ 26.

1. Das Reich gewährleistet den Beamten und den Beamtenanwärtern die in den Ländern erworbenen Anstellungs- und Beförderungsaussichten so weit, als es sich um die bei regelmäßiger Gestaltung der bisherigen Laufbahn nach dem bisherigen organisatorischen Aufbau des Beamtenkörpers erreichbaren Eingangs- und Beförderungsstellen handelt. Die Vorschrift des § 23 Abs. 2 Satz 2 findet sinngemäße Anwendung.

2. Als regelmäßig erreichbare Beförderungsstellen sind nur solche anzusehen, die mindestens die Hälfte der Beamten der Vorstelle erreicht hat.

3. Der Nachweis der Befähigung für die Beförderungsstellen ist, solange und soweit nicht Reichsvorschriften erlassen werden, nach den bisher im Lande geltenden Grundsätzen zu führen.

4. Damit die Wartezeit bis zur Anstellung und Beförderung gegenüber dem Zustand in den Ländern zur Zeit des Überganges auf das Reich keine Verschlechterung erfährt, sollen durch den jeweils nächsten Reichshaushalt genügend planmäßige Stellen zur Verfügung gestellt werden, um die bis zu Beginn des

Haushaltsjahrs nach den Anstellungs- und Beförderungsverhältnissen, wie sie in den Ländern nach Ausführung des Haushalts von 1920 unter Berücksichtigung der Vorschriften im Abs. 1 liegen, zur Anstellung oder Beförderung herangerückten Anwärter anstellen oder befördern zu können. Soweit sich dies nicht ermöglichen lassen sollte, erhält der Bedienstete vom Beginne des bezeichneten Haushaltsjahrs an zur Erreichung des Gesamteinkommens im Falle seiner Anstellung oder Beförderung eine persönliche Zulage. Die Zulage ist bei Beamten so weit für ruhegehaltsfähig zu erklären, als zur Erreichung des bei ihrer Beförderung ruhegehaltsfähigen Einkommensbetrags erforderlich ist. Der Beginn des Besoldungsdienstalters wird bei späterer Stellenbesetzung so festgesetzt, wie wenn der Beamte zum bezeichneten Zeitpunkt angestellt oder befördert worden wäre.

5. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Reiche und Beamten oder Beamtenanwärtern darüber, ob und zu welchem Zeitpunkte sie beim Verbleiben im Landesdienst angestellt oder befördert worden wären, darf das Reich die Entscheidung nur im Einvernehmen mit der Landesregierung treffen. Kommt zwischen dem Reiche und dem Beamten oder Anwärter eine Einigung nicht zustande, so entscheidet ein Schiedsgericht. Dieses besteht aus zwei vom Reichsverkehrsministerium ernannten Mitgliedern, einem von der Landesregierung bestimmten Mitglied, einem Angehörigen der von dem Beamten oder Anwärter bezeichneten Organisation und einem von diesen zu wählenden Obmann. Einigen sich die Schiedsrichter nicht über den Obmann, so wird dieser von dem Präsidenten des für den Dienstort des Beamten oder Anwärters zuständigen Landgerichts ernannt.

§ 27.

Ein in den Ländern am 31. März 1921 anhängiges förmliches Disziplinarverfahren ist nach den Landesgesetzen zu erledigen.

§ 28.

Das Reich tritt gegenüber den auf Grund dieses Vertrags in den Dienst des Reichsverkehrsministeriums übernommenen Angestellten und Arbeitern in die am 31. März 1921 gültigen Dienst- und Tarifverträge ein.

§ 29.

Das Reich gewährleistet den in den Reichsdienst übertretenden Angestellten und Arbeitern der Länder die erworbenen Anwartschaften auf eine Beamtenlaufbahn nach Maßgabe des § 26.

V. Schluß- und Übergangsbestimmungen.

§ 30.

1. Die Vertragschließenden sind darüber einig, daß dieser Vertrag den Übergang der Wasserstraßen nur vorläufig und nicht vollständig regelt und der endgültigen Regelung nicht vorgreift. Die notwendigen Ergänzungen und Änderungen werden im Wege weiterer Vereinbarungen getroffen werden. Soweit eine Einigung nicht erzielt wird, entscheidet der Staatsgerichtshof.

2. Streitigkeiten, die sich aus der Anwendung der Vertragsbestimmungen ergeben, werden, soweit nicht in diesem Vertrag etwas anderes bestimmt ist, durch ein Schiedsgericht von 5 Mitgliedern entschieden. Für jeden Streitfall ernennt der Reichsrat den Vorsitzenden und bestimmen das Reich und das beteiligte Land je 2 Beisitzer.

§ 31.

1. Das Reich wird die auf das Reichsverkehrsministerium übergehenden Akten der Landeszentralbehörden diesen zwecks Führung der einstweiligen Verwaltung für das Reich (vgl. § 11) sowie zur Herbeiführung des Abschlusses des endgültigen Vertrags und zwecks Vertretung der Landesinteressen vor dem Staatsgerichtshof oder dem Schiedsgerichte zur Verfügung stellen.

2. Welche Akten der Landeszentralbehörden auf das Reich übergehen, ist zwischen dem Reichsverkehrsministerium und den Landeszentralbehörden zu vereinbaren.

§ 32.

Sofern nicht alle Länder, deren Wasserstraßen nach Artikel 97 der Reichsverfassung auf das Reich übergehen, diesem Vertrage beitreten, verpflichtet sich das Reich, keine abweichenden Vereinbarungen ohne Anhörung der vertragschließenden Länder zu treffen. Diese können im Falle des Zustandekommens abweichender Vereinbarungen mit einzelnen Ländern für sich die gleichen Zugeständnisse beanspruchen, soweit diese über den Inhalt des gegenwärtigen Vertrags hinausgehen und nachweislich für sie günstiger sind.

Berlin, den 31. März 1921.

(Siegel.) Die Reichsregierung.

Groener. Wirth.

Berlin, den 26. September 1921.

(Siegel.) Die Preußische Staatsregierung.
Stegerwald. Warmbold. Saemisch.

Die Bayerische Staatsregierung.

Die Sächsische Staatsregierung.

Die Württembergische Staatsregierung.

Die Badische Staatsregierung.

Die Hessische Staatsregierung.

Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg.

Die Mecklenburg-Schwerinsche Staatsregierung.

Die Braunschweigische Staatsregierung.

Die Oldenburgische Staatsregierung.

Die Anhaltische Staatsregierung.

Der Senat der freien Hansestadt Bremen.

Die Lippesche Staatsregierung.

Der Senat der Freien und Hansestadt Lübeck.

Die Mecklenburg-Strelitzsche Staatsregierung.

Anlage A

zum Staatsvertrage, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich.

Verzeichnis

der auf das Reich übergehenden Wasserstraßen.

Lfde Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
	I. Preußen.		
	a. Natürliche Wasserstraßen.		
1	Alle	0,411 km unterhalb der Eisenbahnbrücke bei Friedland	Pregel
2	Aller	Mühlenwehr in Celle	Weser
3	Angerapp, Untere auch Pregel genannt.	Brücke im Zuge der Insterburg-Georgenburger Chaussee	Zusammenfluß mit Inster
4	Bober, Mündungsstrecke	Örtliche Abgrenzung vorbehalten	Oder
5	Cranzer Beek	Chaussee von Cranz nach Königsberg	Kurisches Haff
6	Dahme und Wendische Spree (Dahme, Dolgen-, Krüpel-, Krimnick-, Zeuthener- nebst Seddin-See sowie Kleine und Große Krampe, Lange See, Wendische Spree mit Zernsdorfer Lanke), Wernsdorfer Seenkette (Wernsdorfer See, Crossinsee und Gr. Zug).	Einmündung der Storkower Gewässer	Spree
	Gosener Graben	Südufer des Dämeritzsees	Seddin-See
7	Deime	Pregel	Kurisches Haff
8	Dievenow (siehe Oder) mit Kamminer Bodden.	Stettiner Haff	Ostsee, Verbindungslinie der Seekanten der Molenköpfe
9	Eider	Kaiser-Wilhelm-Kanal, Südende des Audorfer Sees	Nordsee, Verbindungslinie zwischen der Mitte der Burg (Tränke) und dem Kirchturm von Vollerwiek

Lfde Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
10	Elbe .... mit Norderelbe, Süderelbe (einschließlich Köhlbrand) und Reiherstieg bei Harburg-Wilhelmsburg, Alte Süderelbe, Köhlfleth einschließlich Kleine Elbe und Finkenwärder Aue), von den Nebenarmen insbesondere die zwei Süderelben bei Wischhafen und Assel, Rutenstrom und Binnenelbe von der Brücke bei Hetlingen bis zum Kollmarer Nebenfahrwasser (einschließlich Dwarsloch).	Landesgrenze	Nordsee, Verbindungslinie zwischen der Kugelbake bei Döse und der westlichen Kante des Deichs des Friedrichskoogs (Diekſand)
11	Elbingfluß	Drausensee	Frisches Haff
12	Ems	Schönefliether Wehr	Nordsee, Verbindungslinie der westlichen Spitze der Westermarsch (Utlands Hörn) und Ostpolder Siel
13	Emster Gewässer .... (Klostersee, Nahmitzer Strenggraben, Neetzener See, Emster Kanal, Rietzer See nebst Moorsee und Streng).	Klostersee	Havel
14	Este	Mühle in Buxtehude	Elbe
15	Freiburger Hafenpriel	Deichschleuse in Freiburg a. d. Elbe	Elbe
16	Frisches Haff .... mit Königsberger Seekanal.	—	Hafen von Pillau, Verbindungslinie der Seekanten der äußeren Molenköpfe
17	Fulda .... (wegen der Fulda oberhalb Cassel siehe Bemerkung am Schlusse).	Kreisgrenze unterhalb Mecklar	Weser
18	Gerade Ost (siehe Memel)	Skirwieth, Abzweigung der Wittinnis Ost	Kurisches Haff
19	Gilge (siehe Memel)	Ungeteilte Memel bei Abzweigung vom Ruß	Kurisches Haff
20	Griethauser Altrhein	Griethauser Fährdamm	Rhein
21	Groß-Wusterwitzer See mit Ablauf in den Plauer See.	—	—
22	Hase	Unterhalb Meppen	Emsfluß

Lfde Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
23	Havel .... (Obere Havel nebst Schwedt- und Stolp-See, Schnelle Havel, Friedrichsthaler, Oranienburger, Spandauer und Pichelsdorfer Havel nebst Scharfe Lanke, Kladower Seestrecke nebst Gr. Wannsee, Potsdamer Havel nebst Jungfern-, Lehnitz- und Krampnitz-See, Petzien- und Schwielow-See, Gr. und Kl. Zernsee, Göttinsee, Brandenburger Havel nebst Trebelsee, Beetzsee bis zur Pählbrücke und Brandenburger Stadtkanal, Plauer See nebst Breitling-, Möserſche, Quenz- und Wend-See, Untere Havel nebst Rathenower Schleusenkanälen und Gülper Havel)	Landesgrenze	Elbe
	mit Tegeler See, Glindowsee,		
	Wublitz nebst Schlänitzsee	Abschlußdamm bei Ütz	Havel
	Pritzerber See.		
24	Hotzenplotz	Mühle bei Krappitz	Oder
25	Ilmenau	Abtsmühle zu Lüneburg	Elbe
26	Katharinengraben und -See	Forstablage	Oder-Spree-Kanal
27	Klodnitz	Eisenbahnbrücke südlich Sosnitza	Oder
28	Krückau	Wassermühle zu Elmshorn	Elbe
29	Kurisches Haff	—	—
30	Lahn (siehe Bemerkung am Schlusse)	Landesgrenze	Rhein
31	Leda	Landesgrenze	Emsfluß
32	Leine .... mit Ihme.	Wehr am Schnellen Graben in Hannover	Aller
33	Lesum	Zusammenfluß von Hamme und Wümme	Weser
34	Löcknitz .... mit Möllen-, Peetz- und Werl-See.	Möllensee	Flakensee
35	Lühe	Mühle in Horneburg	Elbe
36	Lychener Gewässer .... mit Stadtsee, Gr. Lychensee, Woblitz und Haussee.	Lychener Floßwehr	Havel
37	Main	Bayerische Grenze	Hessische Grenze
38	Memel .... von den Mündungsarmen nur Gilge, Ruß, Skirwieth, Gerade Ost und Wittinnis Ost.	Reichsgrenze	Kurisches Haff

Lfde Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
39	Mosel	Reichsgrenze	Rhein
40	Neiße, Lausitzer, Mündungsstrecke	Örtliche Abgrenzung vorbehalten	Oder
41	Nemonien..........................	Schalteikfluß	Kurisches Haff
42	Netze.......................... mit Alte Netze von der Chausseebrücke bei Driesen bis Einmündung in die Netze.	Mündung der Küddow	Warthe
43	Nogat .... von den Mündungsarmen nur Breite Fahrt nebst Biberzug und Westrinne.	Weichsel	Frisches Haff
44	Norder Außentief....................	Norder Siel	Leybucht
45	Oder .... mit Dammsche See und Papenwasser, von den Nebenarmen insbesondere Alte Oder bei Breslau, von den Mündungsarmen nur Peenestrom, Swine und Dievenow (siehe diese, Stettiner Haff sowie unter b) Künstliche Wasserstraßen: Breslauer Umgehungskanäle und Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße).	Reichsgrenze	Ostsee
46	Oderberger Gewässer .... (Alte Oder, Oderberger und Lieper See)	Finowkanal	Oder
	nebst Wriezener Alte Oder	Dammbrücke in Wriezen	Oderberger Gewässer
	und Freienwalder Landgraben.....	Stadtbrücke in Freienwalde	Wriezener Alte Oder
47	Oldersumer Sieltief	Fehntjer Tief	Emsfluß
48	Oste	Südliche Dorfgrenze von Mintenburg	Elbe
49	Peenefluß	Landesgrenze	Peenestrom
50	Peenestrom (siehe Oder).............. mit Achterwasser und Krumminer Wieck.	Kleines Haff	Ostsee, Verbindungslinie der Seekante vor der Nordwestecke der Peenemünder Schanze mit dem nördlichsten Punkte der gegenüberliegenden Landzunge
51	Pinnau	Straßenbrücke bei Pinneberg	Elbe
52	Pregel .... (siehe auch Angerapp, Untere).	Zusammenfluß von Angerapp und Inster	Frisches Haff
53	Randow............................	Straßenbrücke zu Eggesin	Ücker
54	Recknitz............................ mit Saaler Bodden, Koppelstrom, Bodstedter Bodden nebst Prerowstrom, Zingster Strom, Barther Bodden, Grabow und Rinne am Bock.	1,06 km unterhalb der Brücke in der Chaussee Marlow—Pleunin	Ostsee, Verbindungslinie des Barhöfter Oberfeuers mit der massiven Fischermarke auf dem Südgellen

Lfde Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
55	Riewendtsee und Obere Beetz-Seen mit Strängen.	Riewendtsee	Pählbrücke
56	Rhein	Landesgrenze	Reichsgrenze
57	Rheinberger Altrhein . . . . (Rheinberger Kanal).	Brücke an der Mündung des Moersbaches	Rhein
58	Rheinsberger Gewässer . . . . (Grienericksee, Rheinsberger Kanal, Großer Rheinsberger See, Schlabornkanal und -see nebst Mehlitzsee, Hüttenkanal, Tietzowsee, Prebelowkanal, Prebelowsee und Schleusenkanal) mit Dallgowsee und -kanal sowie Bikowsee und -kanal.	Grienericksee	Pälitzbrücke
59	Röricke	2,7 km oberhalb der Einmündung in die Oder	Oder
60	Rüdersdorfer Gewässer . . . . südlicher Teil mit Flakensee (nördlicher Teil siehe unter b) Künstliche Wasserstraßen).	Woltersdorfer Schleuse	Spree
61	Ruhr . . . . (wegen der Ruhr oberhalb Mülheim siehe Bemerkung am Schlusse).	Wittener Ruhrschlagd	Rhein
62	Ruß (siehe Memel)	Ungeteilte Memel bei Abzweigung der Gilge	Teilung in Atmath und Skirwieth
63	Ryckfluß	Steinbecker Torbrücke am Greifswalder Hafen	Greifswalder Bodden, Verbindungslinie der Seekanten der Molenköpfe
64	Saale	Einmündung der Unstrut	Elbe
65	Saar (siehe Bemerkung am Schlusse)	Reichsgrenze	Mosel
66	Schwentine, Untere	Mühlendamm bei der Baltischen Mühle	Ostsee
67	Schwinge	Abzweigung des alten Schwingebetts bei der Horster Ziegelei	Elbe
68	Skirwieth (siehe Memel) . . . . von den Mündungsarmen nur Gerade Ost und Wittinnis Ost.	Abzweigung der Atmath	Kurisches Haff
69	Sorge (Schleswig-Holstein)	Sandschleuse	Eider

Lfde Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
70	Spree .... (Mündungsstrecke der Drahendorfer Spree, Fürstenwalder Spree, Müggel-Spree nebst Dämeritz- und Gr. Müggel-See, Treptower Spree nebst Rummelsburger See, Berliner Spree nebst Spreekanal — Kupfergraben — und Untere Spree) mit Kersdorfer See.	Flutkrug	Havel
71	Stettiner Haff .... (Großes und Kleines Haff) mit Neuwarper See, Kaiserfahrt und Usedomer See.	—	—
72	Stör	Rensing, 1,5 km oberhalb der Eisenbahnbrücke bei Kellinghusen	Elbe
73	Storkower Gewässer .... mit Scharmützel-, Storkower, Wolziger und Lange See.	Scharmützelsee	Dahme
74	Swine (siehe Oder)	Stettiner Haff	Ostsee, Verbindungslinie der Seekanten der Molenköpfe
75	Templiner Gewässer................ (Labüskesee und -kanal, Fähr- nebst Zaarsee, Bruchsee nebst Gleuensee und Gleuenfließ, Templiner-See und -Kanal, Röddelin-, Gr. und Kl. Lanken- und Kuhwall-See sowie Templiner Wasser).	Labüskesee	Havel
76	Trave	Unterhalb der Fußgängerbrücke in Oldesloe	Landesgrenze
77	Ucker	Straßenbrücke zu Pasewalk	Kleines Haff
78	Unstrut........................	Mühlenwehr bei Bretleben	Saale
79	Warthe	Reichsgrenze	Oder
80	Wedeler Au.....................	Wassermühle zu Wedel	Elbe
81	Wentow-Gewässer.................. (Kl. und Gr. Wentow-See).	Polzowfließ	Wentow-Kanal
82	Werbellinsee	—	Werbellinkanal
83	Werra (siehe Bemerkung am Schlusse) ...	Landesgrenze	Weser
84	Weser.......................... von den Nebenarmen insbesondere Rechter Weserarm bei Sandstedt und Alte Weser bei Geestemünde.	Zusammenfluß von Werra und Fulda	Nordsee, Verbindungslinie zwischen dem Kirchturme von Langwarden und der Mündung des Opstedter Baches (Hamburgische Grenze)

Lfde Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
85	Wittinnis Ost (siehe Memel)	Skirwieth, Abzweigung der Gerade Ost	Kurisches Haff
86	Wittmunder Tief	Karolinensiel	Nordsee, Verbindungslinie der Seekante des Molenkopfes (westliches Ufer) und der Seekante des östlichen Ufers
87	Wümme	Truperdeich	Hamme
88	Zechliner Gewässer .... (Schwarzer See, Zechliner Kanal, Großer Zechliner See, Repenter Kanal, Zootzensee und -kanal).	Schwarzer See	Rheinsberger Gewässer
	b. Künstliche Wasserstraßen.		
89	Berliner Kanäle:		
	Landwehrkanal	Spree	Spree
	Luisenstädtischer Kanal...............	Landwehrkanal	Spree
	Berlin-Spandauer Schiffahrtkanal.....	Spree	Berlin-Charlottenburger Verbindungskanal
	Berlin-Charlottenburger Verbindungskanal	Spree	Berlin-Spandauer Schiffahrtkanal
90	Breslauer Umgehungskanäle	Oder bei Barthein Alte Oder	Alte Oder Alte Oder
91	Dortmund-Ems-Kanal .... soweit nicht Bestandteil der Ems und der Hase.	Dortmund/Herne	Emden
92	Elbe-Trave-Kanal....................	Elbe	Landesgrenze
93	Finowkanal .... soweit nicht Bestandteil der Havel (Friedrichsthaler Havel) und des Hohenzollernkanals mit Oranienburger und Malzer Kanal.	Hohenzollernkanal bei Pinnow	Hohenzollernkanal bei Liepe
94	Friedrichsgraben, Großer	Deime	Nemonienfluß
95	Friedrich-Wilhelm-Kanal..............	Oder	Oder-Spree-Kanal
96	Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße	Neue Schleuse bei Hohensaaten	Oder
97	Hohenzollernkanal (Wasserstraße Berlin-Hohensaaten) .... soweit nicht Bestandteil der Oderberger Gewässer und der Havel (Oranienburger Kanal und Spandauer Havel) mit Lehnitzsee.	Berlin-Charlottenburger Verbindungskanal	Oder

Lfde Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
98	Ihlekanal	Plauer Kanal	Elbe
99	Klodnitzkanal	Gleiwitz	Oder bei Cosel
100	Lippe-Seitenkanal (in Ausführung).	Lippstadt	Rhein bei Wesel
101	Masurischer Kanal (in Ausführung).	Mauersee	Alle
102	Neuhauser Speisekanal	Obere Spree	Oder-Spree-Kanal
103	Oder-Spree-Kanal einschl. Kl. Müllroser See (soweit nicht Bestandteil der Spree (Fürstenwalder Spree) und der Dahme (Wernsdorfer See).	Oder	Seddinsee
104	Papenburger Sielkanal	Bahnhofsbrücke in Papenburg	Emsfluß
105	Plauer Kanal mit Baggerelbe	Wendsee Kupierung bei Derben	Elbe Plauer Kanal
106	Rhein-Weser-Kanal (soweit nicht Bestandteil des Dortmund-Ems-Kanals) mit den Zweigkanälen nach Osnabrück, zur Weser bei Minden und nach Linden sowie Abstieg zur Leine.	Ruhrorter Hafen	Hannover, Osthafen
107	Rüdersdorfer Gewässer nördlicher Teil mit Hohle See, Stolpgraben und Kalksee (südlicher Teil siehe Natürliche Wasserstraßen).	Hohle See	Woltersdorfer Schleuse
108	Sakrow-Paretzer Kanal soweit nicht Bestandteil der Wublitz mit Weiße und Fahrlander See.	Jungfernsee	Havel
109	Seckenburger Kanal	Nemonienfluß	Gilgefluß
110	Silokanal	Beetzsee	Quenzsee
111	Spoykanal	Cleve	Altrhein
112	Verbindungskanal zum Dortmund-Ems-Kanal	Emder Vorflutkanal	Dortmund-Ems-Kanal
113	Voßkanal	Havel	Finowkanal
114	Wentowkanal	Gr. Wentowsee	Havel
115	Werbellinkanal	Werbellinsee	Hohenzollernkanal

Lfde Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
	II. Bayern.		
116	Rhein	Die bayerische Strecke längs der Pfalz	
117	Main	Bamberg	Landesgrenze
118	Donau	Kelheim	Reichsgrenze
119	Ludwigs-Donau-Main-Kanal mit den dazugehörigen Teilen der Regnitz und der Altmühl.	Bamberg	Kelheim
	III. Sachsen.		
120	Elbe	Reichsgrenze	Landesgrenze
	IV. Württemberg.		
121	Neckar	Plochingen	Landesgrenze
	V. Baden.		
122	Rhein	Basel	Landesgrenze
123	Neckar	Landesgrenze	Rhein
124	Main	Strecke längs der Landesgrenze	
	VI. Hessen.		
125	Rhein	Die zum Lande gehörige Strecke	
126	Main	Desgl.	
127	Neckar	Desgl.	
128	Lahn (siehe Bemerkung am Schlusse)	Gießen	Landesgrenze
	VII. Hamburg.		
129	Elbe (mit der Norderelbe, Süderelbe, dem Reiherstieg, dem Köhlbrand und der alten Süderelbe.)	Die zum Lande gehörigen Stromteile von Geesthacht bis zur Mündung	

Lfde Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
	VIII. Mecklenburg-Schwerin.		
130	Elbe	Teilstrecken bei Dömitz und Boitzenburg	
131	Warnow	Güstrow	Rostock
132	Elde	Plau	Elbe
133	Havel	Bolt	Landesgrenze
134	Peene	Malchin	Landesgrenze
135	Mecklenburgische Oberseen einschließlich des Eldearmes Buchholzer Mühle		
	IX. Braunschweig.		
136	Weser	Die zum Lande gehörigen Strecken	
	X. Oldenburg.		
137	Weser (Außenweser und Unterweser mit den Nebenarmen).	Längs der Landesgrenze	
138	Hunte (mit Nebenarmen).	Oldenburg	Weser
139	Ems-Hunte-Kanal	Landesgrenze	Hunte bei Oldenburg
	XI. Anhalt.		
140	Elbe	Die zum Lande gehörige Strecke	
141	Saale	Desgl.	
	XII. Bremen.		
142	Weser, Große (einschließlich der Alten Weser und der Kleinen Weser).	Landesgrenze bei Habenhausen am linken und bei Hemelingen am rechten Ufer	Oldenburgische und preußische Grenze bei Vegesack
143	Lesum	Die zu Bremen gehörige Flußhälfte	
144	Wümme	Desgl.	
145	Ochtum, Mündungsstrecke	km 14,25 der Flußstationierung	Landesgrenze
	XIII. Lippe.		
146	Weser	Die linksseitige Stromhälfte längs der Landesgrenze	

Lfde Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
	XIV. Lübeck.		
147	Elbe-Trave-Kanal	Landesgrenze	Geniner Brücke
	XV. Mecklenburg-Strelitz.		
148	Havel	Landesgrenze mit Mecklenburg-Schwerin	Landesgrenze mit Preußen unterhalb Fürstenberg
149	Kammerkanal (einschließlich Havel von der Woblitz bis zum Labussee).	Neustrelitz	Havelwasserstraße

Bemerkung zu lfdr. Nr. 17, 30, 61, 65, 83 und 128.

Die Fulda oberhalb Cassel, die Lahn, die Ruhr oberhalb Mülheim, die Saar und die Werra werden nicht im Verfolg des Artikels 97 der Reichsverfassung, sondern auf Grund besonderer Vereinbarung auf das Reich übernommen.

Anlage B

zum Staatsvertrage, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich.

Nachweisung

der begonnenen Bauten.

A. Preußen.

1. Vertiefung, Verbreiterung und Befeuerung des Königsberger Seekanals.
2. Verbesserung der Schiffahrtstraße Stettin—Swinemünde.
3. Durchbauung großer Tiefen in der Hafeneinfahrt von Swinemünde.
4. Uferschutzbauten an der Ostseeküste von Jershöft.
5. Verbesserung der Oderschiffahrtstraße bei Breslau im Zusammenhange mit der Ausführung des Gesetzes, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen, vom 1. April 1905 (Gesetzsamml. S. 179).
6. Schadloshaltung der durch die Stauwirkung der kanalisierten Oder geschädigten Anlieger.
7. Bau eines Deckwerkes vor dem Gribower Lug an der Elbe.
8. Bau eines Uferdeckwerkes vor dem Müggendorfer Schardeich an der Elbe.
9. Neubau der Schiffswerft und des Bauhofs für die Elbstrombauverwaltung in Rothensee.
10. Weiterer Ausbau der Halligschutzwerke.
11. Bau einer Strandmauer im Norden von Wittdün auf der Insel Amrum.
12. Ausbau der Weser auf der Strecke von Minden bis Bremen.
13. Herstellung von Schiffsliegeplätzen am Ems-Weser-Kanal bei Minden und Lohnde.
14. Verstärkung der Dämme des Ems-Weser-Kanals.
15. Befestigung der domänen- und forstfiskalischen Weserufer zwischen Stolzenau und Hemelingen.
16. Kanalisierung der Aller von Celle bis zur Leinemündung.
17. Instandsetzung des Strandschutzwerkes auf Baltrum.
18. Verlängerung des Dünenschutzwerkes auf Norderney.
19. Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse in der Fischerbalje vor Borkum.
20. Herstellung von Schiffsliegeplätzen an der Abzweigung des Ems-Weser-Kanals vom Dortmund-Ems-Kanal bei Bergeshövede.
21. Bau einer dritten Schleuse bei Münster.
22. Bau einer zweiten Schleuse bei Hüntel (Dortmund-Ems-Kanal).
23. Höherführung von Uferbefestigungen am Rhein-Herne-Kanal.
24. Herstellung hölzerner Dalben in den Vorhäfen des Rhein-Herne-Kanals.
25. Fortführung der Mainkanalisierung oberhalb Offenbach.
26. Beseitigung der durch die Sturmfluten im Winter 1913/14 an den wasserbaufiskalischen Anlagen und Dünen der Ostseeküste verursachten Schäden.
27. Beseitigung der durch die Stürme des Winters 1917/18 an den fiskalischen Anlagen des Hafenbauamts Pillau verursachten Schäden.

28. Bauten im Odergebiete nach den Gesetzen vom 4. August 1904, betreffend die Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder usw., vom 12. August 1905, betreffend die Regelung der Hochwasser-, Deich- und Vorflutverhältnisse an der oberen und mittleren Oder, und vom 30. Juni 1913, betreffend Ausbau der Oder unterhalb Breslau und Anlage eines Staubeckens in der Glatzer Neiße bei Ottmachau, soweit die Arbeiten der Verbesserung der Schiffahrtstraße dienen und deshalb der Reichswasserstraßenverwaltung zur Last fallen.

29. Herstellung eines Schiffahrtkanals vom Rhein zur Weser (Rhein-Herne-Kanal und Ems-Weser-Kanal mit Anschluß an Hannover), Lippe-Seitenkanals von Datteln nach Hamm, Lippe-Seitenkanäle von Wesel bis Datteln und von Hamm bis Lippstadt, Ergänzungsbauten am Dortmund-Ems-Kanal, Herstellung von Staubecken im oberen Quellgebiete der Weser, Herstellung eines Großschiffahrtwegs Berlin–Stettin, Verbesserung der Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel, Kanalisierung der Oder von der Mündung der Glatzer Neiße bei Breslau, einschließlich Anlage von Staubecken.

    (Gesetz vom 1. April 1905 sowie Gesetz, betreffend den erweiterten Grunderwerb, vom 17. Juli 1907 und Nachtragsgesetze vom 8. Mai 1916 und vom 11. Juli 1917.)

30. Bau eines Schiffahrtkanals vom Mauersee nach der Alle bei Allenburg — Masurischer Kanal —.

    (Gesetz vom 14. Mai 1908).

31. Einrichtung des staatlichen Schleppbetriebs auf dem Rhein-Weser-Kanal und dem Lippekanal.

    (Gesetz vom 30. April 1913 und Nachtragsentwurf von 1920.)

32. Fortsetzung der Notstandsarbeiten auf der Kanalstrecke Hannover–Peine mit Anschluß nach Hildesheim, am Ihle-Plauer-Kanal und am Oder-Spree-Kanal unter Teilung der Kosten nach den getroffenen Abkommen über den Mittellandkanal.

B. Bayern.

1. Mainkanalisierung von Offenbach bis Aschaffenburg einschließlich der Hafenanlage bei Leider.
2. Wehr- und Kraftanlage bei Bischberg.
3. Niederwasserregulierung der Donau unterhalb Regensburg.

C. Sachsen.

1. Schutzhafen bei Wendischfähre.
2. Niedrigwasserregulierungen der Elbe.

D. Württemberg.

E. Baden.

1. Rheinregulierung Straßburg–Sondernheim.
2. Arbeiten der allgemeinen Rheinkorrektion.
3. Zeilenbauten zur Schiffbarmachung des Neckars.

F. Hessen.

G. Hamburg.

1. Ausbau der Borghorster Bucht.
2. Verbesserung des Fahrwassers der Elbe und andere Maßnahmen zur Förderung der Seeschiffahrt nach Hamburg, Altona und Harburg auf Grund des Staatsvertrags zwischen Preußen und Hamburg vom 14. November 1908 (Köhlbrandvertrag).

H. Mecklenburg-Schwerin.

1. Warnowregulierung zwischen Rostock und Bützow nebst Vertiefung des Bützow-Güstrower Schiffahrtkanals.
2. Verbesserungsarbeiten auf Strecken der Eldewasserstraße zwischen Parchim und Dömitz sowie der Störwasserstraße.

J. Braunschweig.

Regulierung der mit Preußen gemeinschaftlichen Weserstrecke bei Corvey.

K. Oldenburg.

1. Fertigstellung des Umlaufkanals als Schiffahrtkanal oberhalb der Stadt Oldenburg mit der Anschlußstrecke des Osternburger Kanals.
2. Verlegung von der Stromführung dienenden Deichen an der unteren Hunte — km 6,2 bis 6,5 Ypruмp, km 7,5 bis 8,7 Reithörn-Köhlershütte, km 9,8 bis 10,9 oberhalb Brunsfähr, km 11,7 bis 12,0 oberhalb Hollerbucht, km 12,8 bis 13,7 unterhalb Hollersiel, km 14,7 bis 15,0 gegenüber dem Judenloch —.

L. Anhalt.

M. Bremen.

1. Bei der Unterweser Herstellung eines Fahrwassers, das für den Verkehr von 7 m tiefgehenden Schiffen von Bremen Stadt nach See in einer Tide ausreicht.
2. Bei der Außenweser die Fortsetzung der Vertiefungsarbeiten von Bremerhaven nach See mit einer Mindesttiefe von 10 m unter Bremerhavener Null.

N. Lippe.

O. Lübeck.

P. Mecklenburg-Strelitz.

Ausbau des Kammerkanals von Neustrelitz bis Priepert.

Zusatzvertrag mit Preußen.

Die Reichsregierung und die Regierung des Landes

Preußen

vereinbaren unter Vorbehalt der Zustimmung ihrer gesetzgebenden Körperschaften zu dem Staatsvertrage, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich, die nachstehenden Zusatzbestimmungen:

Zu § 1.

1. Die Vertragschließenden sind darüber einig, daß von dem Übergang auf das Reich ausgenommen sind diejenigen Anlagen an den Seeküsten und auf den Meeresinseln, die nicht aus Mitteln des Preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten unterhalten werden, und die Dämme nach Ohland-Langeneß und Nordstrand.

2. Das Land Preußen überträgt dem Reiche alle für die Ausübung des staatlichen Schleppbetriebs auf dem Rhein-Weser-Kanal (Gesetz vom 30. April 1913, Preußische Gesetzsamml. S. 217) beschafften Anlagen und Betriebsmittel. Als Vergütung hierfür erstattet das Reich dem Lande Preußen sämtliche für die Einrichtung des Schleppbetriebs aufgewendeten Kosten und die seit Beginn des Schleppbetriebs entstandenen Fehlbeträge abzüglich etwa erzielter Überschüsse. Auf die Zahlung der Vergütung finden die Bestimmungen im § 6 Abs. 3 und § 8 entsprechende Anwendung.

3. Die Regelung bezüglich der Ruppiner und Lindower Gewässer bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten.

Zu § 3.

1. Die Talsperren an der Eder bei Hemfurt und an der Diemel bei Helminghausen gelten als Zubehör der Weserwasserstraße.

2. Das Reich wird gegen die Fertigstellung der Kraftanlagen bei Helminghausen und Münden nach Maßgabe der festgestellten Pläne keine Einwendungen erheben und auch keine weiteren Bedingungen stellen. Das Reich verzichtet auf Vergütungen für die Überlassung der in diesen Werken ausgenutzten Wasserkräfte im Rahmen des bisherigen Wasserverbrauchs. Die für das Hemfurter Werk jährlich zu zahlende Abgabe von 1 Pf. für die KW-Stunde bis zum Höchstbetrage von 200 000 Mark ist künftig an das Reich zu entrichten.

3. Das Land Preußen ist verpflichtet, dem Reiche die für den Betrieb des Kanalpumpwerkes bei Minden erforderliche elektrische Arbeit gegen eine vertraglich zu vereinbarende Vergütung zu liefern.

Falls das Reich die Wasserkräfte der Fulda zwischen Cassel und Münden und oberhalb Cassel nicht selbst ausbauen will, wird es den Ausbau dem Lande Preußen ohne Entschädigung überlassen, wobei es sich vorbehält, die im Schiffahrtinteresse erforderlichen Auflagen zu machen.

Zu § 4.

1. Wegen der Ministerialdienstgebäude Wilhelmstraße 80 und Leipziger Straße 125 werden noch besondere Vereinbarungen getroffen werden.

2. Die von den Provinzialwasserbaubehörden benutzten Gebäude verbleiben grundsätzlich auch dann im Eigentume des Landes Preußen, wenn sie ausschließlich diesen Behörden zur Verfügung stehen. Auf sie finden die Bestimmungen im § 4 Abs. 2 entsprechende Anwendung.

Zu § 5.

Besondere Verpflichtungen, die beim Bau von Kanälen, dem Ausbau der Ströme oder Flüsse und bei der Verwaltung der Wasserstraßen gegenüber anderen Verwaltungen des Landes Preußen im Interesse der Landeskultur übernommen sind, wird das Reich auch als für seine zukünftige Verwaltung der Wasserstraßen

maßgebend anerkennen, sofern sich dieselben im Rahmen der durch Artikel 97 Abs. 3 der Reichsverfassung dem Reiche zugewiesenen Aufgabe halten, „bei der Verwaltung von Wasserstraßen die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft zu wahren und zu fördern".

Dies gilt insbesondere dann, wenn auf Grund der Abmachungen rechtliche Verpflichtungen gegenüber Dritten eingegangen oder tatsächliche Anlagen geschaffen worden sind.

Zu § 12.

Die Vertragschließenden sind darüber einig, daß die Personalien der mittleren und unteren Beamten, soweit sie bisher im Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten bearbeitet wurden, vom 1. April 1921 an gemeinschaftlich vom Reiche und Preußen nach noch näher zu treffenden Vereinbarungen bearbeitet werden.

Zu §§ 18 und 19.

Preußen hat bisher dafür gesorgt, daß die Fahrwasser nach seinen Seehäfen den Ansprüchen der Seeschiffahrt entsprachen und insbesondere dahin gearbeitet, daß die Fahrtiefe nach Emden nicht hinter der nach Bremerhaven und Hamburg zurücksteht. Das Reich wird das gleiche tun. Zunächst soll gebracht werden:

a) das Fahrwasser von See nach Emden auf 10 m Wassertiefe bei mittlerem Niedrigwasser;
b) das Fahrwasser von See nach Stettin und von See nach Königsberg i. Pr. auf mindestens 8 m Tiefe, wobei jedoch in den Fahrwasserstrecken vor Swinemünde und Pillau und seewärts dieser Orte 10 m Wassertiefe vorhanden sein soll.

Zu § 30.

Die Vereinbarungen nach § 30 finden auch auf die gegenwärtigen Zusatzbestimmungen entsprechende Anwendung.

Berlin, den 31. März 1921.

Die Reichsregierung.

(Siegel.) Groener. Wirth.

Berlin, den 26. September 1921.

Die Preußische Staatsregierung.

(Siegel.) Stegerwald. Warmbold. Saemisch.

Zusatzvertrag mit Hamburg.

Die Reichsregierung und der Senat der Freien und Hansestadt

Hamburg

vereinbaren unter Vorbehalt der Zustimmung ihrer gesetzgebenden Körperschaften zu dem Staatsvertrage, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich, die nachfolgenden Zusatzbestimmungen:

Zu § 1.

1. Die Vertragschließenden sind darüber einig, daß von dem Übergang auf das Reich ausgeschlossen sind:
   a) die zu den hamburgischen Häfen gehörenden, in der auf das Reich übergehenden Wasserstraße befindlichen Anlagen und Einrichtungen,
   b) die Bauwerften, Bagger und ähnliche Anlagen und Geräte dieser Wasserstraße, welche für die Verwaltung der hamburgischen Häfen und der vom Reiche in hamburgische Verwaltung zurückübertragenen Elbstrecke (vgl. zu §§ 11 und 12) erforderlich sind.

2. Als Stromgrenzen gelten die im Staatsvertrage zwischen Preußen und Hamburg vom 14. November 1908 (Köhlbrandvertrag) vereinbarten Ausbaulinien und, wo diese im Gebiete des Hamburger Hafens fehlen, die Linien, zwischen denen der Strom von 300 m Breite bei den Elbbrücken auf 370 m Breite bei der Mündung des Köhlbrands zunimmt.

Zu § 6.

Mit Rücksicht darauf, daß Hamburg den größten Teil der Kosten für den Ausbau und die Unterhaltung seiner auf das Reich übergehenden Wasserstraße aus laufenden Mitteln bestritten hat und, soweit es hierfür Anleihen aufgenommen hat, diese stark getilgt worden sind, gewährt das Reich dem Lande Hamburg neben der diesem nach § 6 zustehenden Abfindung einen Betrag von 35 Millionen Mark. Auf die Zahlung dieses Betrags finden die Bestimmungen im § 6 Abs. 3 und § 8 entsprechende Anwendung.

Zu §§ 11 und 12.

1. Das Reich überträgt die Verwaltung und Unterhaltung des Elblaufs von Ortkathen durch die Norderelbe und die Unterelbe bis zu der Blankenese gegenüber geplanten Einmündung der alten Süderelbe, und zwar einschließlich der in der Unterelbe vor den preußischen Ufern gelegenen Wasserflächen sowie des im hamburgischen Staatsgebiete gelegenen Teiles des Reiherstiegs auf das Land Hamburg. Hamburg verpflichtet sich, diese Stromstrecke auf seine Kosten in solchem Zustande zu erhalten, daß den jeweils bestehenden Bestimmungen und insbesondere dem Staatsvertrage zwischen Preußen und Hamburg vom 14. November 1908 (Köhlbrandvertrag) in vollem Maße genügt wird. Durch diese Bestimmung wird an den Bestimmungen des Köhlbrandvertrags nichts geändert. Alle Rechte und Pflichten aus diesem Vertrage bleiben ausdrücklich aufrechterhalten.

2. Das Reich überträgt auf das Land Hamburg die Ausübung der Strom- und Schiffahrtspolizei auf der im Abs. 1 bezeichneten Elbstrecke. Hamburg übernimmt die Kosten der Strom- und Schiffahrtspolizei und trägt insbesondere dafür Sorge, daß ein ausreichend breites Fahrwasser für die durchgehende Schiffahrt offengehalten wird.

3. Das Land Hamburg darf auf der Elbe innerhalb seines Staatsgebiets Hafenabgaben erheben. Hinsichtlich etwaiger Befahrungsabgaben auf der Elbe bleibt die Tarifhoheit beim Reiche.

4. Falls in Zukunft die nach Abs. 1 bis 3 getroffene Regelung die Erfüllung der dem Reiche durch die Verfassung hinsichtlich der Verwaltung der Wasserstraßen überwiesenen Aufgaben beeinträchtigt, so kann das Reich die Vereinbarungen mit zweijähriger Frist kündigen. Die Kündigung ist nur für den Schluß des Rechnungsjahrs zulässig.

Darüber, ob die Voraussetzungen für das dem Reiche zustehende Kündigungsrecht gegeben sind, entscheidet im Streitfalle der Staatsgerichtshof.

Zu §§ 18 und 19.

Hamburg hat bisher in der Elbe für ein derartiges Fahrwasser gesorgt, daß in der Regel die größten Seeschiffe Hamburg unter Ausnutzung des Hochwassers erreichen konnten. Das Reich wird das gleiche tun. Zunächst soll die Elbe auf eine Tiefe von 10 m bei mittlerem Niedrigwasser oberhalb Cuxhaven und von 11 m unterhalb Cuxhaven gebracht werden.

Zu § 30.

Die Vereinbarungen nach § 30 finden auch auf die gegenwärtigen Zusatzbestimmungen entsprechende Anwendung.

Berlin, den 1921.

Die Reichsregierung.

Hamburg, den 1921.

Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg.

Zusatzvertrag mit Bremen.

Die Reichsregierung und der Senat der freien Hansestadt

Bremen

vereinbaren unter Vorbehalt der Zustimmung ihrer gesetzgebenden Körperschaften zu dem Staatsvertrage, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich, die nachfolgenden Zusatzbestimmungen:

Zu §§ 1 und 2.

1. Das Recht des Landes Bremen auf Wasserentnahme aus der Weser und auf Einleitung von Abwässern in die Weser wird in dem bisherigen Umfang anerkannt mit der Maßgabe, daß für im Strome auszuführende Neuanlagen die strompolizeiliche Genehmigung erforderlich ist.

2. Das Reich verpflichtet sich, für alle von Bremen zu verrichtenden wasserbaulichen Arbeiten die erforderlichen Bagger und sonstigen Baugeräte gegen eine dem Selbstkostenpreis entsprechende Entschädigung nach Möglichkeit zur Verfügung zu stellen.

3. Das Reich übernimmt die Offenhaltung der Fahrrinne in den Hafeneingängen bis zur Streichlinie, und zwar in der bisher üblichen Breite und in der Tiefe der Sohlenlage des Flusses.

4. Das Eigentum an der Grundfläche des Tonnenhofs verbleibt Bremen. Bremen verpflichtet sich, den jetzigen Platz oder, falls das bremische Interesse eine Verlegung erforderlich macht, jeweils einen anderen gleichwertigen, dem Reiche genehmen Platz unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Die Kosten der Verlegung gehen in solchem Falle zu Lasten Bremens. Dasselbe gilt von den übrigen Anlagen des Tonnen- und Bakenamts und des Lotsenwesens, soweit sie auf staatlichem Hafengelände stehen.

Zu § 6.

1. Mit Rücksicht darauf, daß Bremen dem Reiche einen wertvollen Baggerpark übergibt, der die Kosten der Unterhaltungsbaggerungen vermindert, gewährt das Reich dem Lande Bremen neben der diesem nach § 6 zustehenden Abfindung einen mit 4 vom Hundert verzinslichen Betrag von 20 Millionen Mark, welcher vom Reiche einbehalten wird.

2. Das Land Bremen ist verpflichtet, sich innerhalb des Zeitraums vom 1. April 1921 bis 31. März 1931 auf den Betrag von 20 Millionen Mark zuzüglich der Zinsen jeweils den gleichen Betrag anrechnen zu lassen, der vom Reiche für Neubauten für die Unter- und Außenweser bereitgestellt wird. Soweit nach dem 31. März 1931 noch ein Restbetrag vorhanden ist, wird er dem Lande Bremen zur freien Verfügung überwiesen.

Zu §§ 18 und 19.

Bremen hat bisher dauernd an der Vertiefung des Fahrwassers von See nach Bremen gearbeitet mit dem Ziele, daß das jeweilige Regelfrachtschiff im Weltverkehr unter Ausnutzung des Hochwassers nach und von Bremen-Stadt verkehren kann. Das Reich wird das gleiche tun. Zunächst soll

1. in der Weser oberhalb Bremerhaven ein Fahrwasser hergestellt werden, welches für den Verkehr von 7 m tiefgehenden Schiffen von Bremen-Stadt nach See in einer Tide ausreicht,
2. unterhalb Bremerhavens das Fahrwasser auf eine Tiefe von 10 m bei mittlerem Niedrigwasser gebracht werden.

Zu § 30.

Die Vereinbarungen nach § 30 finden auch auf die gegenwärtigen Zusatzbestimmungen entsprechende Anwendung.

Berlin, den 1921.

Die Reichsregierung.

Bremen, den 1921.

Der Senat der freien Hansestadt Bremen.

Zusatzvertrag mit Lübeck.

Die Reichsregierung und der Senat der Freien und Hansestadt

Lübeck

vereinbaren unter Vorbehalt der Zustimmung ihrer gesetzgebenden Körperschaften zu dem Staatsvertrage, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich, die nachstehende Zusatzbestimmung:

Zu § 1.

Die Vertragschließenden sind darüber einig, daß die Anlagen und Einrichtungen für den Schleppbetrieb auf dem Elbe-Trave-Kanal dem Lande Lübeck vorläufig verbleiben. Das Reich stimmt der weiteren Ausübung des bestehenden Schleppmonopolbetriebs zu.

Diese Vereinbarungen gelten zunächst auf die Dauer von 10 Jahren. Für die Zeit nach dem 31. März 1931 bleibt anderweite Regelung vorbehalten.

Berlin, den 1921.

Die Reichsregierung.

Lübeck, den 1921.

Der Senat der Freien und Hansestadt Lübeck.

Redigiert im Büro des Staatsministeriums. — Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.
Der Bezugspreis für die Preußische Gesetzsammlung ist vom 1. Januar 1921 ab auf 21 Mark jährlich einschließlich der gesetzlichen Zeitungsgebühr festgesetzt. Der Preis für einzelne Stücke beträgt 50 Pfennig für den Bogen, für die Hauptsachverzeichnisse 1806 bis 1883 50 Mark und 1884 bis 1913 26 Mark. Bestellungen sind an die Postanstalten zu richten.